

ΠΑΒ 463

26 ΝΟΕ. 2015

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Θέμα: «Θα περάσει το τρένο από την Πάτρα»

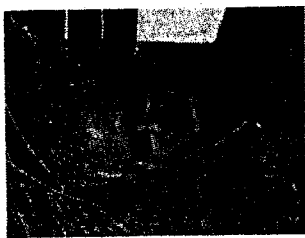
Παρακαλούμε για την επαλήθευση ή τη διάψευσή σας και τον σχετικό σχολιασμό σας επί της πληροφορίας περί του ότι, σε κείμενο του ο αρχιτέκτων κος Λάζαρης προτείνει διάφορες λύσεις σχετικά με το επιβεβλημένο κατά την άποψη του πέρασμα του τρένου από την Πάτρα. Το προηγούμενο αίτημα έθεσε ενώπιόν μας ο κ. Σαραντίδης Ευάγγελος (ΑΔΤ: Ν123440, δ/νση: Πέλοπος 6, Π. Φάληρο 17564), ζητώντας να του μεταφέρουμε την σχετική αρμόδια τοποθέτηση της πολιτικής ηγεσίας, αφού έλαβε σχετική πληροφόρηση από το επισυναπτόμενο δημοσίευμα της εφημερίδας «ΚΟΣΜΟΣ», της 23/10/2015.

Ο αναφέρων βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος

Θα περάσει το τρένο από την Πάτρα;



Ανδρέας Λάζαρης *

Υπάρχουν διάφοροι λόγοι για τους οποίους το τρένο πρέπει να «περάσει» από την Πάτρα και κανένας λόγος να μην «περάσει». Το ερώτημα είναι το πώς θα «περάσει». Ο πρώτος λόγος για να περάσει είναι ιστορικός καθώς πάντα είχαμε σιδηροδρομική σύνδεση με Αθήνα και Καλαμάτα και αφορά στην συλλογική μνήμη των πολιτών. Υπάρχει η παλιά σιδηροδρομική γραμμή «Τρικούπη» πάνω στην οποία κινείται, ο επιτυχημένος κατά γενική ομολογία προαστιακός και η οποία πρέπει να διατηρηθεί για ιστορικούς λόγους, αλλά και για πρακτικούς όπως η ελάφρυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος (σκεφτείτε να έρχονταν στην πόλη άλλα 3.000 αυτοκίνητα ημερησίως). Άρα το νέο τρένο δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να εξαφανίσει την υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή.

Ο δεύτερος λόγος είναι η συμβατική υποκρέωση που υπάρχει για δημιουργία διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στο νέο λιμένα Πατρών σε συνδυασμό με την ύπαρξη τρένου υψηλών ταχυτήτων, που απορρέει από τους όρους χρηματοδότησης της κατασκευής του νέου λιμανιού, αλλιώς πρέπει να επενδύσουν τα χρήματα κατασκευής του νέου λιμανιού στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Άρα ο νέος σταθμός του τρένου θα πρέπει να είναι στο νέο λιμάνι, όπου θα παραλαμβάνει επιβάτες και εμπορεύματα για να εμιασε εντάξει με την ΕΕ και

δεν θα πρέπει όμως να «ενοχλεί» το αστικό περιβάλλον της πόλης.

Ο τρίτος λόγος είναι οικονομικός και αφορά στην ανάπτυξη των ήδη υπαρχόντων αλλά και νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην περιοχή μας. Η διαδρομή προς Αθήνα με το νέο τρένο θα είναι άνετη, γρήγορη, ασφαλής, δεν χρειάζεται αυτοκίνητο, ενώ τα ίδια θα ισχύουν και προς την Καλαμάτα και λοιπούς προορισμούς. Γενικά θα διαισθάνονται γρηγορότερα και ασφαλέστερα οι επιβάτες και τα εμπορεύματα, οπότε το επενδυτικό κλίμα βελτιώνεται.

Όμως όλοι οι παραπάνω λόγοι και άλλοι τόσοι που δεν αναφέρονται στο παρόν κείμενο δεν είναι αρκετοί για να εξαναγκάσουν μια ιστορική παραθαλάσσια πόλη να δεχθεί να «κοπεί» στα δύο για τα «μάτια» της σιδηροδρομικής γραμμής. Ειδικά σήμερα που με την τεχνολογία που διαθέτουμε κάθε λύση είναι εφικτή, θα πρέπει να αναζητήσουμε εκείνη την λύση που θα εξυπηρετήσει όλα τα παραπάνω, αλλά κατά κύριο λόγο θα απελευθερώσει την πόλη από την σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων, η οποία θα την διασχίζει. Γιατί αν κατασκευάσουμε σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων με ηλεκτροκίνηση διαμέσου της πόλης, δεν μας σώζει τίποτα. Καταδικάζουμε την πόλη για τα επόμενα 100 χρόνια και βάλε, να ζει με τον βραχνά της αποκοπής και της υποβάθμισης του καλύτερου της τμήματος, του κεντρικού

αστικού τμήματος δίπλα στην θάλασσα. Γιατί όποιος και να μας υποσχεθεί ότι τα επιβατικά τρένα μέσα στην πόλη θα πηγαίνουν αργά, τα εμπορευματικά θα περνάνε νύχτα και διάφορες άλλες δικαιολογίες δεν μας καλύπτει. Γιατί αν σε κάποια χρόνια αυξηθεί η επιβατική κίνηση, αν αυξηθεί η εμπορική κίνηση ο φράχτης θα γίνεται ακόμα ψηλότερος μέσα στην πόλη γιατί δεν θα μπορείς να σταματήσεις την ανάπτυξη. Και ορθά θα τοποθετηθεί ο φράχτης σε μία τέτοια περίπτωση, γιατί δεν θέλω να περνάει δίπλα μου μία γρήγορη αμαξοστοιχία.

Θεωρώ λοιπόν, ότι η προσφορότερη λύση είναι η κατασκευή σύγχρονης διπλής ηλεκτροκίνησης σιδηροδρομικής γραμμής περιμετρική (σχεδόν όπως πάει η περιμετρική) της πόλης των Πατρών με υπόγειες σήραγγες από το Ριόν μέχρι τον χειμάρρο Γλαύκο. Στο σημείο αυτό διαμέσου γέφυρας μεταλλικής κατασκευής ή άλλης, η οποία θα εδράζεται στην κοίτη του ποταμού ή δίπλα από αυτήν θα οδεύει προς την θάλασσα, θα φτάνει στο νέο λιμάνι, θα σταθμεύει στο νέο σύγχρονο σιδηροδρομικό σταθμό και θα αναχωρεί πάλι προς τα πίσω μέσω της ίδιας γέφυρας μέχρι την περιμετρική και θα συνεχίζει τον δρόμο της προς Αθήνα ή Καλαμάτα. Όπου μάλιστα η συνέχεια της γραμμής προς Καλαμάτα θα πρέπει να ακολουθήσει την προτεινόμενη Νότια Χάρση του αυτοκινητόδρομου της

Ολυμπίας οδού, ώστε να «περάσουν» δρόμος και τρένο από την ΒΙΠΕ Πατρών και να διακινούνται ταχύτατα και με ασφάλεια άνθρωποι και εμπορεύματα, όπως γίνεται σε κάθε σύγχρονο ευρωπαϊκό κράτος. Δηλαδή η ΒΙΠΕ θα στέλνει τα εμπορεύματά της με το τρένο στο νέο λιμάνι ή στην Αθήνα εξοικονομώντας ταχύτητα και προσελκύοντας νέους πελάτες.

Το μοναδικό πρόβλημα ώστε να πραγματοποιηθούν οι παραπάνω σχεδιασμοί είναι το κόστος. Ίσως δεν είναι οικονομικά η προσφορότερη λύση. Ναι, αλλά δεν είναι πάντα το φτηνότερο και το καλύτερο. Ειδικά όταν μιλάμε για την ποιότητα του αστικού μας περιβάλλοντος, όπου ζουν άνθρωποι. Αντί να καταστρέψουμε μια για πάντα την πόλη μας, νομίζω ότι αξίζει τον κόπο να περιμένουμε μέχρι να έχουμε χρήματα ή μέχρι να χρηματοδοτηθεί από ευρωπαϊκό πρόγραμμα ή μέχρι να κατασκευάσουν, έστω, οι επιδοσι αγραστές των τρένων μας την σωστή γραμμή (περιμετρική της πόλης) και μας στο μέλλον μία ποιοτικά αναβαθμισμένη πόλη, με τον προαστιακό της να κινείται επιπλέον σε μία ιστορική γραμμή από το παρελθόν και το γρήγορο τρένο να κινείται σε μια γραμμή από το μέλλον. Έτσι ναι, να «περάσει» το τρένο από την Πάτρα.

*Ο Ανδρέας Λάζαρης είναι αρκτέτων